A l'apogée de la course à l'or, on tira pour une valeur de $ 23.000.000 d'or des ruisseaux pierreux, mais aujourd'hui, on en tire à peine un million par année.

Au sujet de son vicariat même, Son Excellence a fait observer que son étendue embrasse l'un des plus grands jardins de l'avenir, ajoutant que les vallées Fraser, Nechako, Bulkeley et Skeena, de la Colombie canadienne, aujourd'hui couvertes de pins et de peupliers, pourraient se changer demain en un terrain aussi riche et aussi fertile que celui de la Rivière-à-la-Paix. La colonisation en cet endroit donnerait du travail sain à des centaines de chômeurs. Mgr BUNOZ prévoit aussi un avenir brillant pour les îles de la Reine Charlotte.

Au sujet des Doukhobors, Mgr BUNOZ a fait observer que leur présence crée un problème en Colombie canadienne. Il croit que M. Tolmie, premier ministre, va s'occuper de leur attribuer une île sur laquelle ils auront la liberté qu'ils désirent. A l'heure actuelle, la plupart sont naturalisés et ne peuvent être déportés. Ils possèdent tous des fermes qui se trouvent abandonnées par suite de leur emprisonnement.

Son Excellence voit donc un avenir brillant pour son vicariat et il invite ceux qui sont courageux à tenter fortune dans le Nord-Ouest.

Vicariat du Keewatin.

Les années n'ont pas ralenti l'ardeur et le zèle ardent du Vicaire apostolique du Keewatin, que l'auteur de « l'Epopée Blanche » a si bien surnommé « L'Evêque Errant ». Malgré ses soixante-dix ans bien sonnés, le 28 du mois dernier, S. E. Mgr CHARLEBOIS s'embarquait dans le traditionnel canot, ayant pour objectif un voyage de deux mois, durant lequel il visiterait les quelques hameaux indiens échelonnés sur la rivière Saskatchewan entre Le Pas et le Lac Winnipeg, puis les Missions de Norway-House, Island-Lake, God's-Lake et Cross-Lake.

Des nouvelles emportées par des Indiens nous ont appris que la première journée du voyage a été labo-

rieuse. Dans le but d'éviter des dépenses, Mgr CHARLEBOIS ne devait prendre un guide indien que le troisième jour après son départ. Connaissant parfaitement la route, pour l'avoir parcourue depuis plus de quarante ans, il n'avait à son départ, pour socius, que le jeune Frère Emile SAINT-ARNAUD. Le petit moteur portatif à essence devait se charger de faire avancer le canot. Mais voilà qu'à une quinzaine de milles de Moose-Lake, but à atteindre, il refuse son service. Quelques saletés, qu'on découvrira le lendemain, se sont glissées dans le carburateur et empêchent le moteur de fonctionner. Alors il fallut recourir à l'antique pagaie, que Monseigneur mania des heures durant, jusqu'à ce qu'il eût atteint sa destination. Il était alors 11 heures du soir. Monseigneur avoua qu'il était à bout de forces et qu'il n'aurait pas pu faire un mille de plus. Cependant le lendemain, qui était un dimanche, il disait la messe, administrait le baptême et la Confirmation, donnait deux instructions à ses chers Indiens, et faisait une marche de trois milles pour aller bénir le cimetière.

* * *

Le 4 avril dernier, le R. P. J. L. EGENOLF, missionnaire au Lac Caribou, la mission la plus au nord du Vicariat, écrivait à S. E. Mgr CHARLEBOIS un fait qui montre bien que le missionnaire sait se faire tout à tous.

M. Simons, traiteur de Sturgeon Landing, était allé au Nord du Lac Caribou en aéroplane avant Pâques. Il était supposé revenir ici chez nous pour Pâques. Il n'arrive pas le jour fixé pour son retour. Nous commencions à penser à un accident fatal. Le 1er avril, vient un autre aéroplane de Flin Flon, une machine de Brooks Ltd Airway, chargée de marchandises pour le nouveau traiteur M. Chieff, arrivé de chez nous avec des voitures d'hiver au mois de février dernier, comme je vous l'ai déjà dit dans ma lettre précédente. Comme l'aréoplane dont se servait M. Simons appartenait à ladite Compagnie (Brooks), le chef de cette compagnie, un fils du vieux

M. Brooks, arrive lui-même ici de Flin-Flon avec deux de ses hommes en aréoplane, pour aller chercher M. Simons qu'on croyait perdu dans le Nord. M. Brooks et ses hommes partirent d'ici vers le Nord, mais perdirent la direction complètement ; au lieu de voyager vers le Nord-Est, ils allèrent vers le Nord-Ouest, et arrivèrent ainsi au grand lac (Perdrix blanche). Les voyageurs vinrent au Lac Caribou après un tour inutile en aéroplane, ils vinrent ensuite me prier de leur servir de guide pour trouver M. Simons. Je refusai plusieurs fois, mais M. Brooks insistant sur la grande nécessité de ma coopération pour trouver M. Simons et son aéroplane, je finis par céder à sa demande. Le samedi matin, je partis avec les deux jeunes gens de M. Brooks, qui, lui-même, resta ici au poste, vers le Nord à la recherche de Monsieur Simons. Suivant les lacs du Nord, que je connaissais par mes nombreux voyages d'hiver, nous arrivâmes au lac « Windy-Lake » où M. Simons était supposé aller à terre avec son aéroplane. Pendant un certain temps nous circulâmes dans les airs en cherchant l'aéroplane de M. Simons, sans le trouver. Nous-mêmes, nous commencions à manquer de gazoline pour notre machine qui avait déjà travaillé plus de trois heures avec une vitesse de 100 milles à l'heure. Il nous fallut descendre pour remplir de nouveau les réservoirs de notre machine et ensuite reprendre le chemin du Sud. Il nous restait justement assez de gazoline pour notre retour au Lac Caribou. Une seconde fois nous allâmes à terre au Lac Brochet pour prendre des informations dans un camp d'Indiens. On nous dit que l'aéroplane de M. Simons venait de passer, il y avait une couple d'heures, venant du Nord-Ouest, donc du Lac « Perdrix blanche ». Si M. Simons avait tenu la bonne direction, nous aurions dû le rencontrer en route. Rassurés que M. Simons était en vie et sa machine en bon ordre, nous retournâmes au Lac Caribou, où nous arrivâmes à 2 heures et demie p. m. Nous avions été plus de 5 heures en l'air et nous avions fait plusieurs centaines de milles. Mon voyage au Nord en aéroplane, pendant cinq heures

au moins, m'a donné une plus parfaite notion de mon pays de Mission, où j'ai passé près de vingt-sept ans. Je savais que mon pays était un des plus pittoresques, mais je n'aurais jamais connu sa vraie physionomie, si je n'avais pas fait ce voyage.

Si quelqu'un voulait essayer de compter tous les lacs, les grands et les petits, et les rivières de notre pays, il perdrait son temps, je crois. Les endroits qu'on a vus des centaines de fois paraissent être dans un pays complètement étranger. Je me demandais parfois pendant mon voyage en aéroplane vers le lointain Nord, si je ne rêvais pas... Et les terres stériles des Esquimaux, quel aspect ! Cela nous paraît encore plus triste d'en haut.

En arrivant chez nous vers 2 h. ½, on nous dit que M. Simons était déjà reparti vers le Sud. M. Simons avait grand hâte d'arriver chez lui après une si longue absence imprévue.

J'aurais aimé le voir avant son départ de chez nous vers le Sud pour le complimenter un peu à ma façon. En se sauvant avant mon retour du Nord il a gagné beaucoup ; j'espère qu'il ne nous causera plus à l'avenir une pareille alerte.

Vicariat de la Baie d'Hudson.

Dans les régions situées à l'Ouest de la Baie d'Hudson, les journées sont très longues en été, la lumière solaire les baignant de seize à dix-huit heures par jour (chiffre qui augmente progressivement à mesure qu'on s'avance au Nord de Churchill). On dit que depuis deux ou trois ans, la température s'y améliore : le froid est moins intense, les gelées plus tardives ; les rivières sont libres de glaces dès le début de juin dans la région de Churchill et les gelées hâtives se produisent vers le 25 septembre ; le port lui-même est libre au plus tard à la mi-juin. Il faut se rappeler d'ailleurs que la Baie, comme toutes les étendues considérables d'eau salée, ne gèle pas, quoique la glace des rives s'avance parfois à plusieurs milles en mer. A cause de ces glaces côtières